Europe : 0 fr. 60. Autres pays : 0 fr. 70.

LA VIE AU GRAND AIR

JEAN

Qui, à Marseille, vient de triompher de couvrant 18 kilom.[a] 583 dans l'heure, appro=

BOUIN

Bouchard et de battre les records de France, chant de 290 mètres le record du monde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET
ULTRA
PERSISTANT

BRISE DE MAI ED. PINAUD

'RENEZ GARDE, Madame

ous commencez à grossir, et grossir, c'est eillir. Prenez donc tous les jours deux ragées de THYROIDINE BOUTY, et votre taille stera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le LABORATOIRE, is, R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10f TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN ayant soin de bien spécifier : Thyroidine Bouty.

Officiers Ministériels

ente au Palais, à Paris, le jeudi 9 novembre 1911, de

Une Maison SISE A BOULOGNE-SUR-SEINE, rue d'Aguesseau, nº 48.

2º Une aison à BOULOGNE-SUR-SEINE, rue de Billancourt, nº 101.

Mises à prix :
1er lot : 20.000 francs; 2e lot : 12.000 francs.
S'adresser à Me PLAIGNAUD, avoué à Paris, 15, rue de Richelieu.

---

aison RUE DE BELLEVILLE, 40 Cce : 99 m. Rev. Paris, net : 14.449 fr. 98. ise à prix : 130.000 fr. Adj. sur 1 enc. Ch. not. Paris, le nov. S'adr à Me DUBOST, not., 32, r. des Mathurins.

---

aison R. ALEXANDRE-PARODI, 3 (10e). Cont. : Paris, 382 m. 25. Rev. .. : 9.250 fr. M. à p. : 110.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. aris, 21 nov. 1911. S'adr. Me LEROY, not., 9, bd St-Denis.

---

tude de Me Eugène LAMY, avocat agréé, 11, rue du loître-de-la Barge, Amiens. Liquidation judiciaire Albert Voisin. Vente le 3 octobre, 3 heures, ôtel des Ventes d'Amiens, 30, rue de Noyon, de

VOITURE AUTOMOBILE, double phaéton, « Roi des Belges », châssis Delaunay-Belleville, 3 ch., 6 cyl, roues métalliques (voiture état de neuf). Une autre voiture « Gladiator », 10 chevaux. ccessoires : sirène, accum., ch. à air, pneus, outils, etc. Au comptant. Exposition : Salle des Ventes, 8 octobre, 2 à 4 heures ; 30 octobre, 10 heures à midi.

Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Services directs entre Paris et le Maroc, viâ Marseille.*

Billets simples de Paris à Tanger, valables 15 jours, de Paris à Tanger, par les paquebots : de la Cie de Navigation mixte (Touache) viâ Oran, 1re classe : 196 fr. ; 2e classe : 135 fr. ; 3e classe : 92 fr. ; de la Cie Paquet, 1re classe, 196 fr. ; 2e classe : 135 fr.

Ces prix comprennent la nourriture à bords des paquebots.

Arrêts facultatifs sur le réseau P.-L.-M. — Franchise de bagages : en chemin de fer. 30 kgs, — sur les paquebots : 100 kgs en 1re classe, 2e classe, 60 kgs ; 3e classe, 30 kgs.

ELLIMAN'S
Embrocation

POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

En vente dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

GARAGE
de la
Société Générale d'Exploitation Automobile
BOXES POUR PARTICULIERS
Entretien — Réparations — Location
VENTE ET ACHAT
OUVERT TOUTE LA NUIT
254, Route de la Révolte, Levallois
Téléphone : 512-57
Entre la porte Courcelles et la porte Champerret à 2 minutes du Métro.

lonne aux objets une brillant comparable à celui de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau en une ou deux couches, résiste aux intempéries et à tous lavages. En vente chez tous les Marchands de couleurs. — *Exigez la marque*

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

LA MEILLEURE HUILE

POUR TOUS MOTEURS

GARGOYLE
MARQUE DÉPOSÉE

Vacuum Mobiloils

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cie, October 28 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

28 Octobre 1911 — N° 684
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr

WEYMANN AU CONCOURS D'AVIATION MILITAIRE [1]

Le Concours d'aviation militaire touche à sa fin, tout au moins pour les épreuves éliminatoires. C'est, en effet, le 31 octobre que les opérations seront terminées. 31 concurrents avaient été admis à prendre part à cette compétition nationale. Les conditions étaient tellement rigoureuses, que bien peu d'appareils ont pu s'y soumettre. Ils se disputeront la première place dans la course de 300 kilomètres qui sera organisée dans le courant de novembre. C'est le monoplan Nieuport piloté par Weymann, qui est parvenu à passer le premier toutes les éliminatoires et à se qualifier pour l'épreuve finale. Ce succès était d'autant plus beau, que pas un monoplan n'avait encore réussi une seule épreuve. (Détails techniques : monoplan Nieuport, hélice intégrale Chauvière.)

(1) Voir les pages 711 et 712 et la double page.

LA RENAISSANCE D'UN SPORT

L'année 1912 verra au moins deux grandes épreuves automobiles. ⌀ Où et comment courra-t-on ?

Si tous ceux qui conservent dans leur mémoire le souvenir de ces grandes journées de sport que furent le Circuit d'Auvergne, le Grand Prix du Mans, le Grand Prix de Dieppe, marquent, comme il convient de le faire d'après la coutume antique, la journée du 18 octobre 1911, d'un caillou blanc, il n'en restera pas assez pour remettre en état les routes sur lesquelles va se disputer le Grand Prix de 1912.

Car, le fait peut paraître invraisemblable pour ceux qui n'ont pas suivi l'évolution de l'Automobile-Club de France, la grande Société de la Place de la Concorde a décidé, pour l'an prochain, l'organisation d'une, que dis-je, de deux grandes épreuves automobiles.

Nous n'attendions pas moins de l'esprit éclairé de ses dirigeants. Il est certain que l'ostracisme dont semblait frappée toute manifestation de ce genre ne pouvait durer. Félicitons les membres de la Commission Sportive de s'en être rendu compte, mais disons aussi que grâces doivent être rendues à Henri Desgrange et à ses collaborateurs qui, depuis trois ans, ont maintenu envers et contre tous, la nécessité de la course. Ils l'ont prouvé en faisant courir, comme le philosophe grec prouvait le mouvement en marchant. L'A. C. F. a suivi. Peut-être aurait-il mieux valu qu'il précédât.

Le règlement. Le règlement en fut simple. Tel le fameux décret de Rochefort, on pourrait le libeller ainsi :

RÈGLEMENT DU GRAND PRIX DE 1912

Article premier. — Il n'y en pas.

Sont admises, en effet, toutes les voitures, quels que soient leur poids et leur puissance, mues par un moteur à explosions. Ce règlement ne manquera pas de soulever des polémiques.

On sait par quels avatars successifs ont passé les règlements de courses d'automobiles. C'est en 1902, après Paris-Berlin, épreuve dans laquelle les Mors victorieuses pesaient plus de 1.400 kilos, qu'on vit apparaître, dans les nouvelles réglementations, la clause du poids limité. Ce poids fut de 1.000 kilos pour les grosses voitures, avec tolérance de 7 kilos pour la magnéto. C'est sous ce règlement que furent disputées les épreuves successives de la Coupe Gordon-Bennett et le premier Grand Prix de l'A. C. F. C'est lui qui vit triompher, avec Théry et Szisz, les couleurs françaises. Il resta cinq ans en vigueur et rendit d'énormes services à la métallurgie. La puissance massique des moteurs s'accrut de façon presqu'incroyable.

Talonnés par les constructeurs, les spécialistes de la sidérurgie créèrent de nouveaux métaux. La nécessité de joindre la légèreté à la résistance fit naître les aciers au nickel, au chrome, au silicium, au vanadium, au tungstène, au titane... qui élevèrent à des limites insoupçonnées les coefficients de résistance élastique. En même temps, les pièces en mouvement s'allégeaient, les vitesses angulaires croissaient. De nombreux problèmes étaient heureusement résolus, dont l'application à la voiture de tourisme fut presque immédiate.

En 1907, on chercha une formule qui put influer directement sur la construction du moteur. On crut l'avoir trouvée en limitant la consommation, qui fut fixée à 30 litres aux 100 kilomètres. Chaque concurrent ayant ainsi au point de départ la même quantité d'énergie, la victoire devait revenir à celui qui aurait gaspillé le moins de cette précieuse énergie au cours de ses diverses transformations et des transmissions de mouvement. On sait que ce fut Nazzaro et sa Fiat qui triomphèrent dans cette lutte.

Le règlement à la consommation fut d'ailleurs éphémère, puisqu'il ne dura qu'un an. Il disparut avant d'avoir produit tout ce qu'on était en droit d'en attendre, mais non sans avoir fait faire de sérieux progrès à la consommation. Il fit place l'année suivante au réglement à l'alésage. Le Grand Prix de 1908 fut disputé par des voitures dont le moteur ne dépassait pas 155 millimètres d'alésage pour les quatre-cylindres et pesant au minimum 1.100 kilos. Ce fut la Mercedès de Lautenschlagers qui l'emporta. Une fois de plus, l'industrie française succomba. Toutes les épreuves disputées depuis, qu'il s'agisse de voitures, de voitures légères ou de voiturettes le furent sous ce règlement. C'est celui, on peut le dire, dont l'influence fut la plus nette. C'est de cette époque que naquirent les moteurs à longue course. Le moteur carré, si à la mode il y a quelques années disparut complètement, et la longue course triompha, non seulement dans les voitures spéciales, mais encore sur la voiture de tourisme.

A chaque réglement bien fait correspond donc, on peut le dire, un progrès dans la construction automobile. Mais un mauvais règlement est, par contre, sans influence sur cette construction. Le réglement à la cylindrée de la Coupe de l'Empereur n'a jamais rien produit.

Donc, bon réglement, bon résultat, mauvais réglement, mauvais résultat. Et s'il n'y a pas de réglement du tout?

Que va produire celui de 1912? Des monstres, des monocylindres de 400 kilos, ou des 400 chevaux qui en pèseront 2.500? Mais ne nous effrayons pas trop. La vérité sera, comme toujours d'ailleurs, dans un juste milieu.

La voiture de 1912 devra, en effet, être à la fois puissante et légère. Elle sera puissante, pour aller vite. Elle sera légère, pour user moins de pneumatiques. La question des pneumatiques est une question primordiale. On pourrait même dire que c'est une question de vie ou de mort, pour le conducteur aussi quelquefois, hélas. Quoique l'adoption de la roue amovible qui a succédé à la jante amovible ait rendu plus facile et plus rapide les changements de pneus, il est certain que celui qui crèvera le moins aura sur ses adversaires un appréciable avantage. Il faudra donc alléger le plus possible les châssis, les roues, les transmissions; mais il n'y a pas, de ce côté, beaucoup à gagner. C'est sur le moteur que l'effort portera. L'aviation à fait faire depuis un an surtout un progrès considérable aux moteurs. On peut donc dire que les moteurs de 1912 seront étudiés comme des moteurs d'aéroplanes. Non pas que je pense que nous verrons sur les voitures de course des moteurs rotatif, mais nous aurons peut-être des surprises.

Il est certain que l'initiative de chaque constructeur pourra se donner libre carrière, et que la liberté du règlement permettra de voir ce que pourront faire les uns contre les autres, les divers modèles. N'importe, un règlement bien fait, et surtout maintenu chaque année en en rendant seulement les conditions plus sévères, soit qu'il s'agisse de réduire la consommation, soit de diminuer l'alésage permettrait un travail plus sérieux et une comparaison plus utile, car on ne peut comparer équitablement entre elles que des voitures qui ont des points communs.

Qui courra ? Et maintenant, ne nous réjouissons pas trop à l'avance. Le Grand Prix ne sera, en effet, organisé que s'il réunit au moins trente engagements. On sait qu'en 1900, cette question du nombre minimum d'engagés fit avorter l'épreuve. Il est vrai qu'à cette époque, la Commission Sportive en exigeait quarante et que, depuis, la course a gagné bien du terrain. Il est prématuré de se demander dès aujourd'hui quels seront les partants. Une décision aussi grave, qui se traduit par des conséquences pécuniaires aussi importantes, ne peut pas se prendre à la légère. Mais il semble dès à présent assuré que Lorraine-Diétrich, Cottin-Desgouttes, Rolland-Pilain, Fiat, Mercédès, Benz seront au départ. La question est plus douteuse pour Darracq, Clément-Bayard, Mors, Opel, Itala. Enfin, il est à craindre que Panhard et Renault, après avoir voté à la Commission Sportive, par l'organe de leurs représentants, le principe de la course, s'abstiennent de courir par eux-mêmes. Quoi qu'il en soit, le chiffre minimum de trente peut être considéré comme sûrement atteint.

La Coupe du journal l'*Auto*. Faisant sienne la formule adoptée pour sa Coupe des Voiturettes légères par l'*Auto*, c'est-à-dire cylindrée de trois litres, l'Automobile Club a décidé d'ouvrir en même temps une épreuve aux voitures légères sous le règlement adopté par notre confrère pour son Grand Prix de Boulogne. Pour celles-là, on peut être certain que les concurrents ne manqueront pas. Le succès croissant de l'épreuve qui leur a été réservée chaque année en est un garant certain. Delage, Peugeot, Grégoire, Hispano Suiza, Sizaire et Naudin, Rolland-Pilain, Bugatti, Laurin-Klement, Sunbeam, Cote, Kœchlin, Fiat, Excelsior, Calthorpe, Ariol-Johnston et d'autres encore sont des partants certains. Ce n'est pas la pénurie des engagements qui est à craindre, mais plutôt l'abondance, car il serait regrettable qu'on eût à procéder à des éliminatoires.

La Commission Sportive a, en effet, décidé que les deux épreuves se courraient *en même temps* sur deux journées avec une distance à couvrir de 1.000 kilomètres par jour environ, soit un parcours total de 2.000 kilomètres. Rappelons que les Coupes Gordon-Bennett se coururent sur 500 à 600 kilomètres, le Grand Prix de la Sarthe sur 1.200 kilomètres en deux journées et les deux Grands Prix de Dieppe sur 770 kilomètres. Les changements de conducteurs seront autorisés, mais on ne voit guère un homme de tête passant son volant à un camarade en cours de course. Outre l'appât de la victoire, il est certain qu'une voiture n'est jamais aussi bien conduite que par celui qui la connaît et qui l'a mise au point. Enfin, rompant avec la tradition, la Commission a décidé d'allouer un prix de 20.000 francs en espèces, qui sera remis au conducteur de la voiture classée première, *quelle que soit sa catégorie*.. et un de 10.000 francs pour l'équipe la mieux classée.

Où courra-t-on ? Et maintenant, quelle est la région qui aura l'honneur de voir la résurrection des courses automobiles? Un candidat est déjà sur les rangs, et non des moindres, puisqu'il ne s'agit d'autre que du Circuit de Dieppe, sur lequel se disputèrent les deux derniers Grands Prix en 1908 et en 1909. Sans perdre un instant, M. F. Rimbert, le très actif maire de Dieppe et M. B. Ropert, premier adjoint ont fait une démarche auprès du baron de Zuylen. Ils sont venus l'informer que la ville de Dieppe se mettrait sur les rangs pour obtenir le grand prix de 1912. Le président de l'A. C. F. n'a pu qu'assurer les représentants de la municipalité que leur proposition serait examinée avec la considération qu'elle mérite, mais la lutte est dès à présent ouverte.

Nos amis de l'Automobile-Club de la Sarthe seront aussi sans aucun doute, sur les rangs. Le dévouement qu'ils ont montré, les sacrifices qu'ils ont fait, pour la cause de la course sont également à considérer.

Enfin, le Comité d'Anjou, qui fut sur le point d'obtenir le Grand Prix en 1910 et qui digéra mal sa déconvenue, aurait peut être droit à une compensation. Mais tous les arguments ne prévaudront pas contre l'argument financier, le plus puissant en la circonstance.

Ce qui importe, avant tout, c'est que le circuit soit choisi au plus tôt. Suivant le choix qui aura été fait, suivant le profil du parcours adopté, le type de voiture peut-être modifié. Le Circuit de Boulogne n'a rien de commun avec celui du Mans, pas plus que celui d'Auvergne avec celui de Dieppe. Il y a, dans la construction des voitures et dans leur mise au point, une série de petits détails qui n'échappent pas aux connaisseurs, et ces détails, justement, ne peuvent être établis définitivement qu'après un examen attentif des chemins sur lesquels courront les voitures. Tous ont leurs mérites et tous leurs inconvénients. Un circuit très montueux a son intérêt, mais le circuit plat a ses avantages. Sur un circuit où on peut s'étendre, le moteur travaille en plein de bout en bout, mais les autres pièces de la voiture n'ont qu'une mince besogne à fournir.

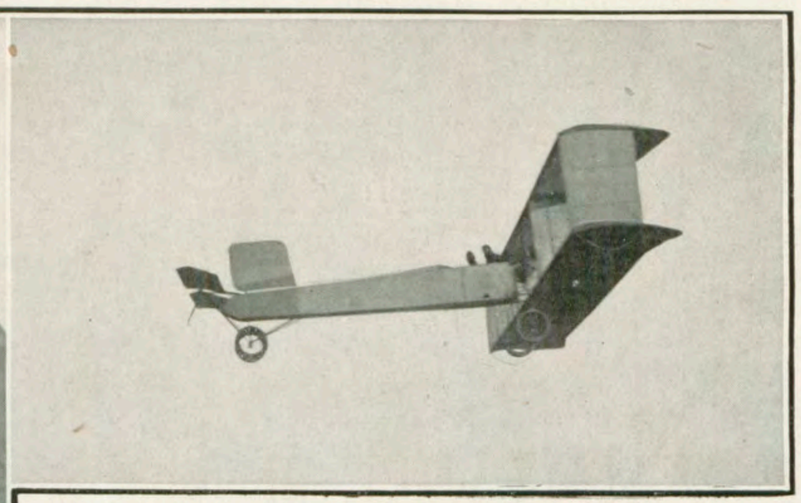
Les constructeurs ont encore environ huit mois devant eux, car on ne courra pas avant la fin de juin, mais une voiture de course ne s'établit pas en quelques semaines et on n'est jamais prêt trop tôt.

MARCEL VIOLLETTE.

LE CONCOURS D'AVIATION MILITAIRE

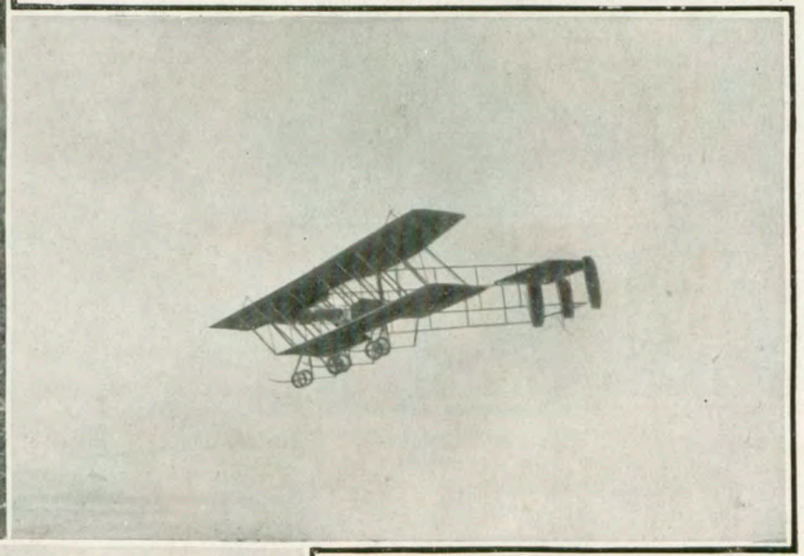
L'équipe Bréguet.

De gauche à droite : Moineau, Brégi, Louis Bréguet et Martin attendent une accalmie pour s'envoler.



Le *Canard* en vol.

Colliex, sur son Canard, *part pour l'atterrissage en terre labourée qu'il réussira.* Dét. tech.: hél. intégr. Chauvière).



Alfred Leblanc n'a pas de chance. Plaques Lumière.

De gauche à droite, Louis Blériot, le lieutenant Cammermann et Alfred Leblanc qui, après avoir attendu la réparation des appareils de Beaumont, a été victime, lui aussi, d'un capotage. Les appareils qui remportèrent la plupart des épreuves de l'année ont fini par connaître la malchance.

Sur les 31 concurrents admis à prendre part à l'épreuve, peu d'entre-eux sont parvenus à passer les éliminatoires. La réhabilitation des biplans n'a pas empêché le triomphe du monoplan.

Les premiers jours du concours militaire furent marqués par le mauvais temps. Nous espérions tous que dès qu'une accalmie se produirait, les 31 concurrents, qui s'étaient soumis aux conditions d'admission de l'épreuve, allaient sortir et passer les éliminatoires avec maëstria. C'était mal connaître les articles rigoureux du règlement et surtout, oublier que tous les aéroplanes en présence étaient en quelque sorte des modèles d'un type nouveau.

Certains d'entre eux, il est vrai, n'étaient que des engins plus solides que ceux employés dans les diverses compétitions de l'année, mais les aviateurs n'avaient pas encore l'habitude de les conduire. Ils se croyaient toujours sur les mêmes appareils que ceux qu'ils pilotaient jusque-là, leur faisant faire du vol plané et autres exercices, qui ne conviennent pas à des véhicules emmenant 300 kilos de charge outre trois voyageurs. Nombreux ont été ceux qui ont ainsi vu leurs chances disparaître dans de mauvaises descentes, provoquées soit par une trop grande confiance, soit par suite du manque de robustesse des châssis d'atterrissage. Il est bon de rappeler les diverses épreuves auxquelles devaient se soumettre les concurrents avant d'être autorisés à prendre part à la course de vitesse qui doit établir le classement définitif. Cette course se disputera dans le courant de novembre sur un parcours de 300 kilomètres avec deux passagers et la charge complète :

1re épreuve : atterrissage dans les terres labourées (parcours de 50 kilomètres de Reims à Montcornet. Interdiction de s'arrêter en route. A l'arrivée, l'appareil était démonté et ramené au terrain de départ) ;

2e épreuve : atterrissage dans un champ de luzerne ;

3e épreuve : atterrissage dans un champ d'avoine ;

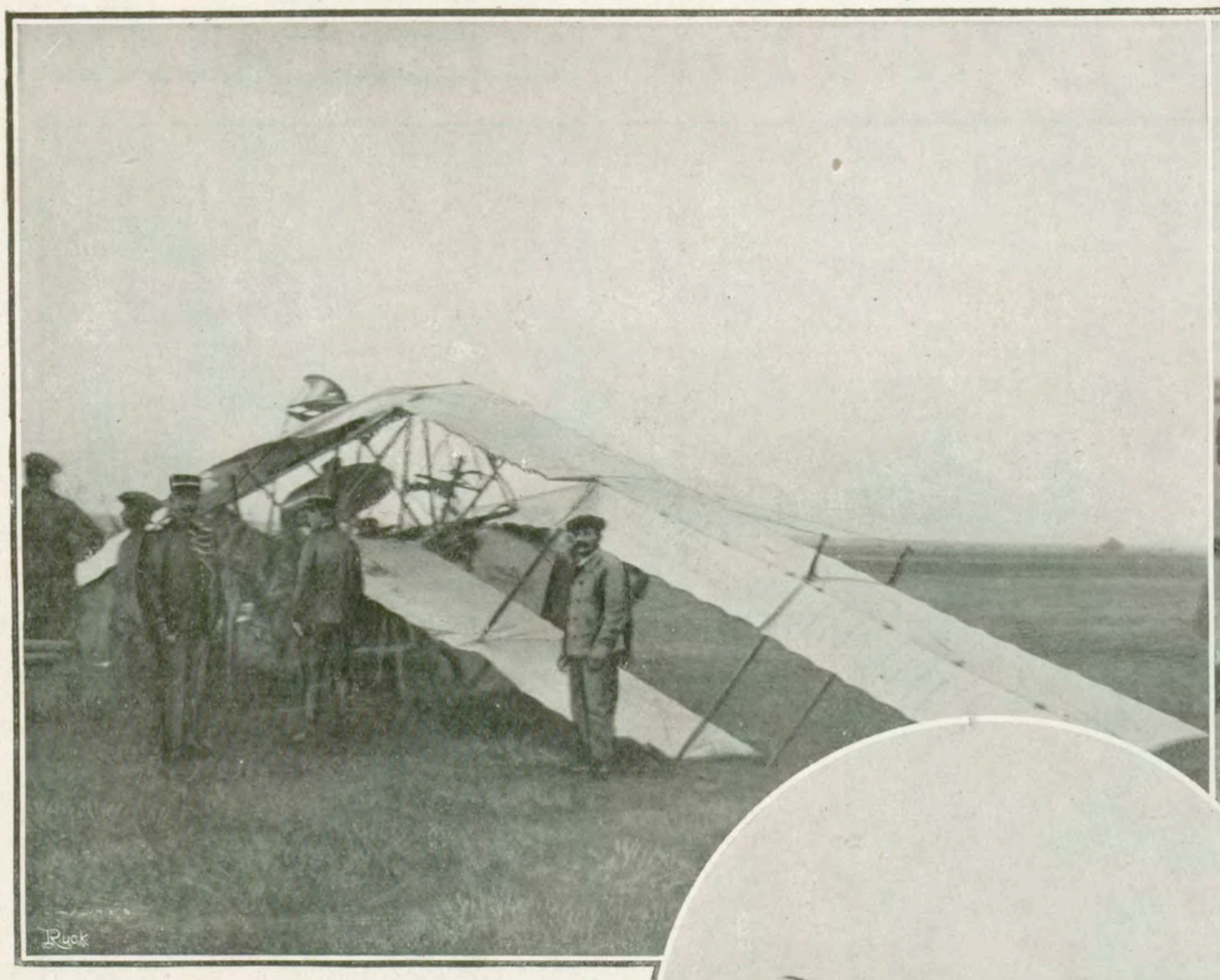
4e épreuve : vol de vitesse, à charge entière avec approvisionnement complet, sur le parcours Reims-Mourmelon-Reims (56 kilomètres) à une vitesse de 60 kilomètres de moyenne à l'heure.

5e et 6e épreuves : vol d'altitude. Monter à 500 mètres de hauteur en moins de 15 minutes avec la charge complète.

Dans tous ces vols, les pilotes devaient emmener avec eux deux passagers, et 300 kilos de charge.

Barra vole à la nuit.

Frank Barra fut en difficulté pour les vols d'altitude. (Détails techniques: biplan Farman, hélice intégrale Chauvière).



L'accident de Gougenheim.

Le jeune pilote Gougenheim, ancien chef pilote de Henri Farman, après avoir brillamment passé les premières éliminatoires, fut victime d'un mauvais atterrissage et se plaignit que son appareil ait été saboté.

Molla vole avec cinq passagers.

Molla réussit, à Reims, un beau vol avec cinq passagers parmi lesquels Mlle Marvingt et Kimmerling.

Plaques Jougla

Renaux à Montcornet.

Eugène Renaux, comme son compagnon Frank Barra, se soumit avec aisanc eaux premières épreuves, mais eut de la peine pour l'altitude. (Détail technique : biplan Farman.)

Lorsqu'on lit distraitement les divers points de ce règlement, il semble que ce qui était exigé ne dépassait pas les limites permises, mais, quand on l'approfondit, on constate que, étant donné l'état actuel de l'aviation, le ministre de la Guerre demandait peut-être trop à un sport, qui, ne l'oublions pas, n'en est encore qu'à la période embryonnaire. Nombre de constructeurs étaient même convaincus qu'aucun appareil ne pourrait réaliser toutes les conditions exigées. C'est pourquoi, lorsqu'on jette un regard sur le tableau que nous publions, nous ne devons pas avoir un geste de découragement en constatant le petit nombre de ceux qui ont passé toutes les éliminatoires, mais un mouvement d'admiration pour ceux qui sont parvenus à vaincre tous les obstacles et à se classer pour la finale.

Au moment où le biplan trouvait des détracteurs un peu partout, au moment où une campagne semblait être menée, contre celui qu'on traitait comme l'ancêtre de l'aviation, il était intéressant de remarquer que c'est lui qui se taille la part du lion dans le concours militaire. Il a pris là une belle revanche et s'est réhabilité aux yeux de tous. Il a prouvé qu'il était ridicule plus qu'injuste de ne croire qu'au monoplan. Il a montré qu'il était capable des plus beaux exploits. Ou plutôt, il a tenu à le rappeler, car il fallait avoir la mémoire courte pour lui refuser une confiance que nombre de prouesses lui avait acquise.

Le mieux est de ne pas louer l'un des deux systèmes aux dépens de l'autre. Chacun possède un lot de qualités suffisant pour qu'il ait droit à l'admiration de tous.

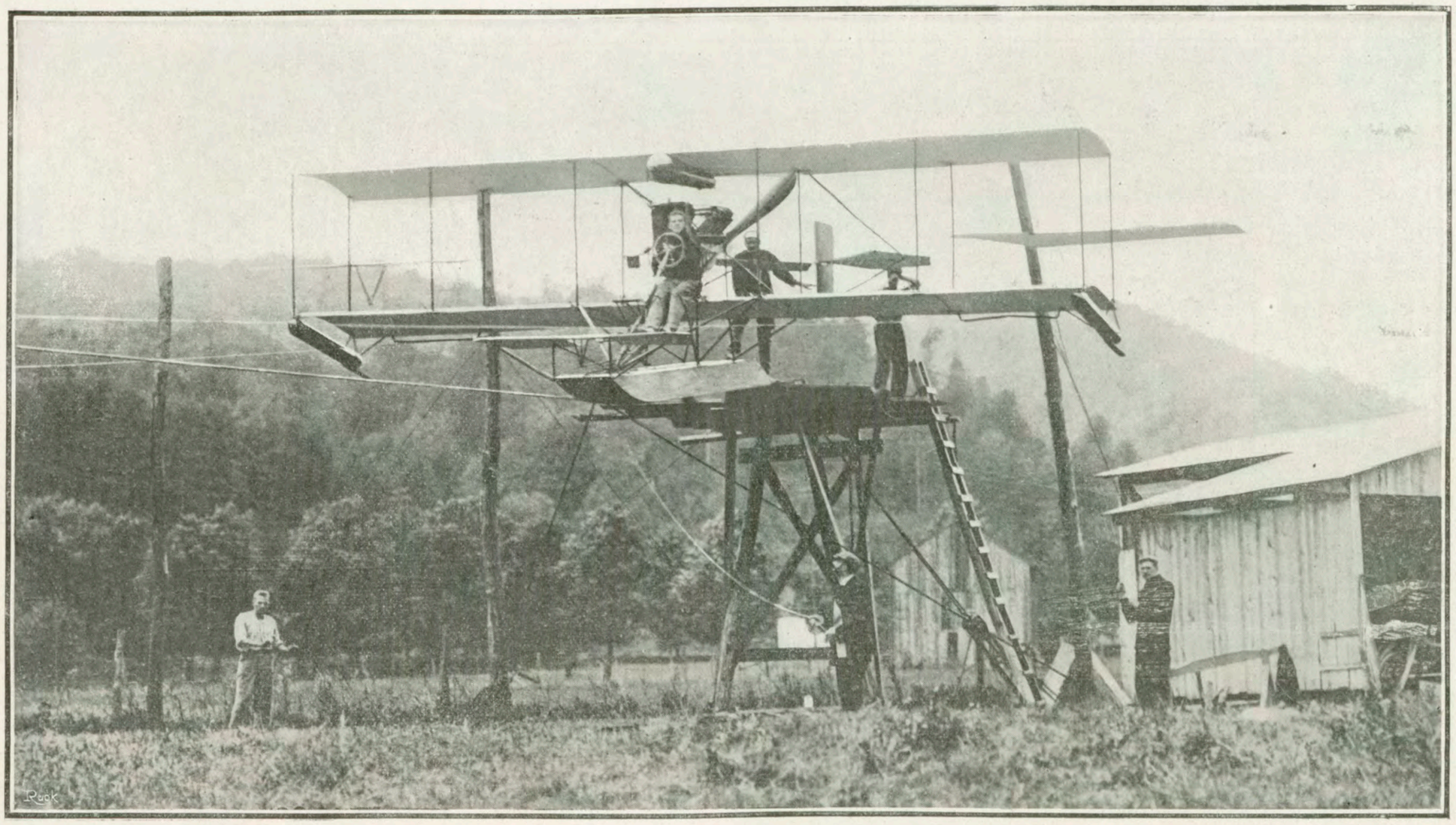
Alors que plusieurs biplans Farman et Bréguet, réussissaient à se classer brillamment, un seul monoplan conduit par Weymann parvenait à passer toutes les éliminatoires. Sur son Nieuport, le vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett a passé les deux premières épreuves dans la même journée. Il fut aussi heureux dans les autres, se soumettant à toutes les conditions dans le minimum de temps. Ces succès font de lui le favori de l'épreuve de vitesse de 300 kilomètres. Pauvre Nieuport, il a disparu au moment où il allait recueillir le fruit de ses efforts !

JACQUES MORTANE.

SITUATION DES CONCURRENTS DU CONCOURS MILITAIRE

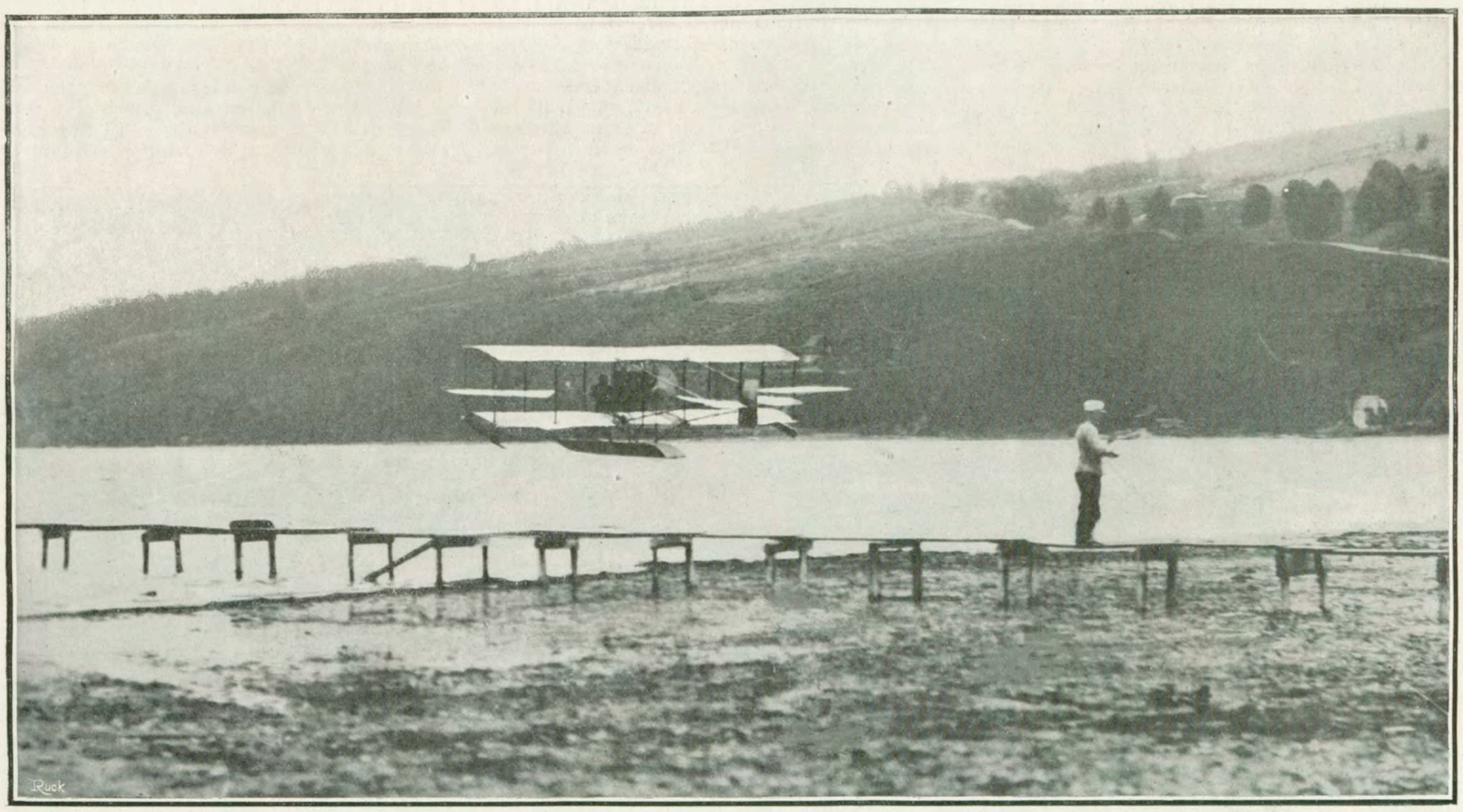
APPAREILS	1re ÉPREUVE (*Terres labourées*)	2e ÉPREUVE (*Champs de luzerne*).	3e ÉPREUVE (*Champs d'avoine*)	VOL DE VITESSE *60 kilom. à 60 à l'heure*	1er VOL D'ALTITUDE (*Monter à 500 mètres en 15 minutes*)	2e VOL D'ALTITUDE
1. Bréguet (B) 100 ch.	Moineau.	Moineau.	Moineau.	Moineau.		
2. Bréguet (B) 110 ch.	Renaux.	Renaux.	Renaux.	Renaux	Renaux.	Renaux.
3. M. Farman (B) 70 ch.						
6. Voisin (B) 75 ch.	Barra.	Barra.	Barra.	Barra.		
7. M. Farman (B) 70 ch.						
8. Coanda (B) 140 ch.	Brégi.					
9. Bréguet (B) 140 ch.						
10. Goupy (B) 100 ch.						
11 Goupy (B) 70 ch.						
12. Antoinette (M) 60 ch.						
13. Bréguet (B) 120 ch.						
14. Blériot (M) 100 ch.	Leblanc.					
15. Voisin (B) 140 ch.	Colliex					
16 Astra (T) 75 ch.						
18. Bréguet (B) 80 ch.						
19. Paulhan (T) 75 ch.	Brisé aux essais.					
20. H. Farman (B) 70 ch	Fischer	Fischer.	Fischer.	Fischer	Fischer	Fischer.
21. H. Farman (B) 100 ch	Gougenheim	Gougenheim.	Brisé au 3e atterrissage.			
22. H. Farman (B) 70 ch.						
23. Bréguet (B) 85 ch.						
24. Savary (B) 70 ch.	Frantz.	Frantz.				
26. Blériot (M) 140 ch.	Brisé au 1er atterrissage et réparé.					
27. Morane (M) 100 ch.						
28. Hanriot (M) 100 ch.						
29. Deperdussin (M) 100 ch.	Brisé au 1er atterrissage.					
30. Deperdussin (M) 100 ch.	Brisé au 1er atterrissage					
31. Deperdussin (M) 80 ch.						
32. Astra (B) 75 ch.						
33 Astra-Wright (B) 60 ch.	Gaubert.	Gaubert.				
34 Voisin (B) 100 ch.						
35. Nieuport (M) 100 ch.	Weymann.	Weymann.	Weymann.	Weymann.	Weymann.	Weymann.

UNE INVENTION DE G. H. CURTISS



Le câble Glenn H. Curtiss.

L'aviateur Glenn H. Curtiss vient de construire un dispositif grâce auquel un aéroplane peut s'envoler alors qu'il est simplement posé sur un câble, ce qui supprime la plate-forme qu'exigeaient jusqu'ici les vaisseaux de guerre pour les expériences d'aviation.



Le biplan s'envole.

Le câble peut être tendu du pont à l'avant du vaisseau. L'aéroplane glisse sur lui, soutenu aux ailes par deux fils de fer, jusqu'à ce qu'il ait atteint la vitesse nécessaire pour se maintenir en équilibre et pour pouvoir s'envoler. Ce nouveau système qui a donné d'excellents résultats, est appelé à opérer une révolution dans l'aviation maritime.

LA JOURNÉE DU ROOSEVELT

Le Racing perd ses trois challenges. — La Générale se couvre de gloire et Arnaud s'affirme. — Les records restent bien tranquilles. — Bouin bat Bouchard et les records à Marseille.

L'arrivée du Prix Ravaut (scratch, 200 mètres)

Gallisa se détachait dans les 40 derniers mètres pour gagner de 2 mètres sur Gillard. Samazeuilh précédait Marge de peu. Gallisa, du Club de la Société Générale, triomphait en 24 s. 4/5.

Un ciel gris, de la pluie par instants et du vent sans discontinuer, tel fut le temps du Roosevelt. Aussi y avait-il bien peu de monde à la Croix Catelan et bien peu de coureurs aussi. Je ne soutiendrai pas qu'on s'amusa follement, mais pouvait-il en être autrement ?

Le Racing perdit ses trois challenges et la Générale s'en adjugea deux, tels furent les faits saillants du meeting.

Le Ravaud, dans lequel on espérait voir Failliot faire une de ces arrivées puissantes qui ont assuré sa réputation, fut enlevé de haute lutte par Gallisa de la Générale, devant F. Gillard, du Racing, à une poitrine. Failliot se contenta de les regarder sans plus insister.

Dans le Roosevelt, personne ne voulant mener, Frémont s'enfuit à toutes jambes et prit 20, puis 30, puis 60 mètres, au trio formé par Arnaud, de Poyen et de Fleurac, si bien que le vieil homme du Racing, persuadé qu'on ne reverrait plus Frémont, s'arrêta et laissa Arnaud se lancer à la poursuite du fugitif. Le champion de 1.500 mètres, avec tout le courage qu'on a à son âge, rejoignit Frémont, puis resta derrière lui. Au dernier tour, Arnaud passa en tête, Frémont, d'abord légèrement décollé, revint courageusement et perdit sa dernière chance en repassant alors en tête, car 100 mètres plus loin, l'homme de la Générale l'attaquait pour la 2e fois et cette fois-ci n'était plus rejoint. Le temps n'eut rien de bien étonnant, grâce à l'agréable vent debout de la ligne droite.

Le Lejeune finissait la réunion et cette fois-ci ce fut un outsider qui remporta la palme. Versel, grand favori, passa premier, 300 mètres avant la fin ; mais dans la ligne droite Moisson du Beauvoisine Football Club revint avec un beau courage, pour finalement gagner de 3 mètres en 2 m. 6 s. 4/5.

Pour allonger un peu le programme, on avait adjoint aux trois courses principales trois épreuves handicap, sur les trois distances classiques qui permirent à quelques coureurs de

L'arrivée du Prix Bernheim (100 mètres handicap).

Martenot (7 m. 50) parvenait à s'assurer l'avantage dans les dernières foulées et à battre de très peu Tenon (8 m. 50). Moreau (3 mètres) et Dietz (12 mètres) finissaient très près des deux premiers.

Le premier tour du Roosevelt (4.827 mètres).

Dès le départ, Frémont s'échappe et prend 20 mètres au peloton que mènent tour à tour Sellier, de Fleurac, de Poyen et Arnaud.

vitesse et de fond de dépenser un reste d'énergie avant le repos de l'hiver.

Le Prix Bernheim (100 mètres handicap), vit une lutte intéressante entre Martenot, Tenon et Moreau. Sur 400 mètres, Marge avec 20 mètres prit l'avantage sur F. Gillard mal remis de son effort du Ravaud. Enfin un 2.000 mètres vit la Générale continuer à collectionner les victoires. Ausseurs, de ce club, passant le poteau 5 mètres devant Sarret du R. C. F. dans le temps remarquable de 5 m. 58 s. 1/5.

Et ce fut toute la représentation de clôture de la petite troupe d'amateurs qui s'efforce de rappeler au public que la course à pied était autrefois un sport intéressant.

Pendant ce temps, se disputait à Marseille le grand match mettant aux prises l'amateur Jean Bouin et le professionnel Louis Bouchard sur la distance du record de l'heure français, détenu par Bouin avec 18 kil. 267 m. Le champion marseillais remporta une très belle victoire, triomphant en 58 m. 52 s. et laissant Bouchard à 450 mètres de lui environ. Il poussa jusqu'à l'heure et couvrit 18 kil. 583 m., battant de plus de 300 mètres son précédent record et approchant de 290 mètres le record du monde. Nul doute que s'il avait été mieux entraîné et s'il avait couru sur une piste plus propice aux grandes vitesses, il aurait pu approcher de plus près encore la formidable distance couverte par l'Anglais Watkins en 1899. Ce sera pour une autre fois!

L. de Fleurac.

Arnaud

Arnaud remporte le XXIe Roosevelt couvrant la distance de 4.827 mètres en 15 m. 44 s. 2/5.

Le dernier tour du Roosevelt.

Désespérant de rattraper Frémont, de Fleurac abandonnait au 5e tour. Arnaud persévérait et le rejoignait.

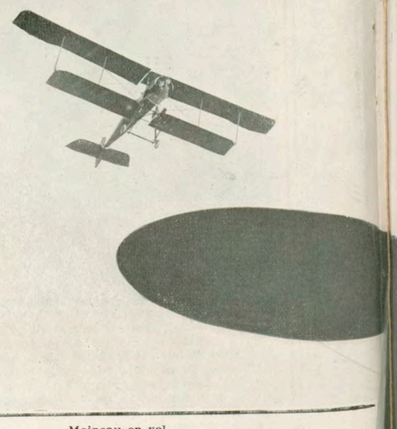
L'arrivée.

Arnaud, exténué, parvient cependant à lâcher Frémont.

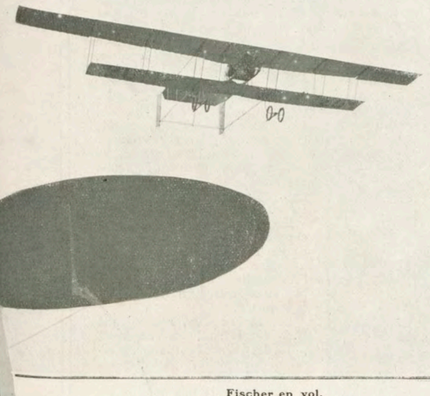
LES ÉLIMINATOIRES DU CONCOURS D'AVIATION MILITAIRE

La Vie au Grand Air

Weymann au départ.
Weymann s'est couvert de gloire en passant le premier toutes les éliminatoires. (Détail technique : hélice intégrale Chauvière.)

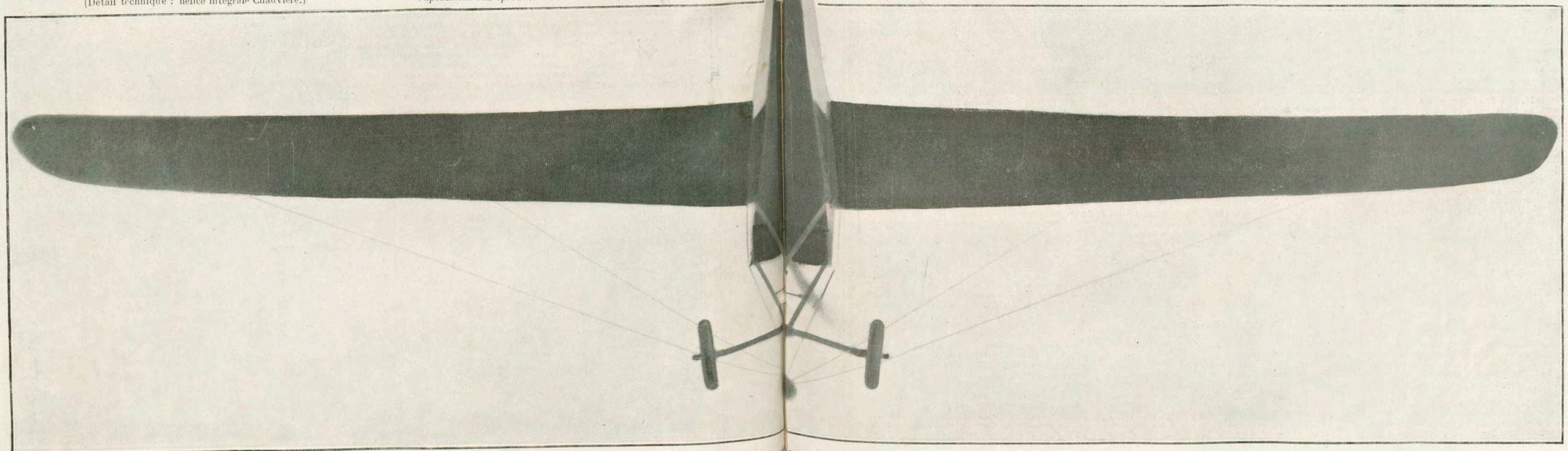


Moineau en vol.
Moineau, quoique s'y étant pris plus tard que ses camarades, se soumit rapidement aux épreuves d'éliminatoires. (Dét. techn. : biplan Bréguet).



Fischer en vol.
Fischer a été le premier pilote de biplan qualifié pour la course finale Détails techn. : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière.)

Fischer au départ.
Fischer s'est révélé en se soumettant aux rigoureuses conditions du concours militaire. (Détails techn. : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière.)



L'aviateur Weymann, vainqueur du concours, volant au crépuscule.
Il est triste de penser que le regretté Edouard Nieuport n'aura pas été là pour recueillir le fruit des efforts persévérants de son génie. Le succès dans le concours d'aviation militaire était en effet la plus belle consécration pour un constructeur. Weymann, en passant toutes les épreuves dans le minimum de temps, réussissant même à faire les deux premières dans la même journée, a accompli un exploit magnifique, étant données les difficultés imposées. Il devenait aussitôt grand favori de la course qui doit clôturer le concours, auprès de ceux qui confiants dans la vitesse des monoplans, redoutaient cependant pour eux les atterrissages dans les terres labourées et dans les champs de luzerne. Le Nieuport, déjà détenteur de la Coupe Gordon-Bennett 1911 et de la Coupe Michelin par Hélen, a de grandes chances dans le concours militaire. (Détails techniques : monoplan Nieuport, moteur Gnome, hélice intégrale Chauvière.)

LES ÉQUIPES QUI VIENNENT (1)

V

Nous continuons notre série d'études sur les équipes de football rugby, en entretenant nos lecteurs d'un team qui, par sa victoire dans le Championnat de France de seconde série l'an dernier, s'est imposé à l'attention de tous l'Association Sportive Perpignanaise

Le Midi, pays de prédilection du football rugby, ne se contente pas d'être possesseur du Championnat de France de première série, il lui a fallu encore s'attribuer la seconde.

L'Association Sportive Perpignanaise s'est, en effet, l'an dernier, classée première dans la finale de seconde série qui se disputa à Paris. Mais pourquoi toujours le Midi? Pourquoi? c'est bien simple! Toutes les petites villes de la Garonne et des Pyrénées possèdent au moins une société de rugby et ont toujours toutes les facilités pour pouvoir s'entraîner, parce que, premièrement, tout le monde aime ce jeu; secondement, parce que les parents n'y ont pas vu comme autre part une source d'ennuis, dont le moindre serait de voir un de leurs enfants estropiés.

Il s'ensuit qu'ayant tous les moyens de s'entraîner, jouant continuellement devant un public enthousiaste, les joueurs méridiourux sont obligés de se faire remarquer dans ce sport où la fougue et l'adresse tiennent une grande place.

Vraiment ne sont-elles pas admirables toutes ces équipes de petites villes de province, qui tiennent en échec les équipes parisiennes et les Stade Toulousain, Bordelais et autres puissants teams ?

Une seule équipe qui, jusqu'à présent, ne s'était pas encore montrée leur égale, jalouse de leurs lauriers, vient à son tour de se mettre sur pied.

Dorénavant, l'Association Sportive Perpignanaise sera la rivale directe de Toulouse et de Tarbes, et croyez bien que ce ne sera peut-être pas à son désavantage.

La saison dernière. L'Association Sportive Perpignanaise a un passé sportif très brillant. Très encouragée par les nombreuses personnalités de Perpignan, elle a fourni, pour sa saison 1910-1911, un travail énorme qui trouva sa récompense dans la victoire remportée à Paris.

Son début cependant ne fut pas heureux : dans une rencontre avec le Stadoceste Tarbais elle succombait par 15 à 10. Sans se laisser abattre, l'Association Sportive se mit au travail avec un cœur tel qu'elle ne remporta plus que des victoires. Je ne mentionnerai pas les nombreuses parties d'entraînement, qui furent pour Perpignan autant de triomphes.

Dans le Championnat, elle parvient à battre Brive, difficilement il est vrai, par 3 points à rien, mais, outre que Brive est une équipe excellente, les joueurs cerdans n'étaient pas, ce jour-là, en bonne forme. L'Union Sportive de Libourne qui leur est ensuite opposée succombe par 13 points à 5. Enfin, une très forte équipe mixte du Sporting doit s'incliner devant les fougueux méridionaux, qui s'attribuent la victoire par 14 points à 8.

A cette occasion même, Cadenat, joueur international et capitaine du Sporting, fit des Perpignanais le plus grand éloge. Arrivée enfin à se classer pour la finale du Championnat de France 2e série, l'Association Sportive rencontra le 23 avril, à Colombes, l'Union Sportive Dôloise qui venait de triompher magnifiquement d'Evreux.

La partie fut splendide et, malgré la courageuse résistance des Dôlois, Perpignan marquait 9 points dans la première mi-temps et 11 points dans la seconde, triomphant finalement par 20 points à 5.

Notes sur les joueurs. Joël, 24 ans, arrière. — A joué longtemps à Toulouse, puis à Brive. A fait partie de l'équipe du 126e d'infanterie. Champion de France 1909, où il jouait arrière. A un excellent coup de pied et est aussi bon sur l'homme que sur le ballon.

Bruniguel, 21 ans, trois-quart aile droite. — A joué au Highgate F. C. Est considéré comme un des meilleurs trois-quarts aile du Languedoc.

Brutus, capitaine, 65 kilos, trois-quart centre droit. — A fait ses débuts au Collège de Perpignan, puis à l'A. S. P. Fut un brillant trois-quart de l'équipe première du Stade Toulousain.

Dussarat, 24 ans, trois-quart centre gauche. — Un ex-joueur de la Section Pâloise. A d'excellents crochets et attaque bien.

Morot, 17 ans, trois-quart aile gauche. — Le plus jeune de l'équipe. Elève au Collège de Perpignan, équipier premier au Perpignan Etudiants Club. Très vite et très courageux.

Paillisse, 18 ans, demi à la mêlée. — Actif, mais un peu lent, très bon dans la défense, possède un beau coup de pied, qui manque rarement la touche.

L'équipe de l'Association Sportive Perpignanaise.

L'arrière : Joël; les trois quarts: Brunig, Brutus, Dussarat, Morot ; les demis ; Paillisse et Barbe; les avants : Cuille, Bernard, Py, Gravas, Mathieu, Codine, Cot, Quatrefage.

Barbe, 25 ans, demi à l'ouverture. — Un des vétérans du team, très adroit et très vite.

Cuille, 25 ans, 70 kilos, 1 m. 75, avant, première ligne. — Extrêmement puissant, très adroit à la touche.

Bernard, 28 ans, 70 kilos, 1 m. 68, avant première ligne. — Assure, même contre les meilleurs talonneurs, la possession du ballon à ses camarades. Très courageux dans les arrêts de dribblings.

Py, 28 ans, 88 kilos, 1 m. 77, avant, première ligne. — A débuté au Stade Perpignanais, bon joueur, très actif et très utile.

Gravas, 25 ans, 88 kilos, 1 m. 75, avant, seconde ligne. — Solide et puissant, joueur consciencieux et de classe.

Mathieu, 23 ans, 80 kilos, 1 m. 76, avant, seconde ligne. — Vient de l'Aviron Bayonnais. La révélation de la saison. Possède toutes les qualités de bon avant. Suit et dribble très bien.

Codine, 24 ans, 80 kilos, 1 m. 76, avant, troisième ligne. — A joué au Stade Toulousain. Fut pendant deux ans l'étoile du Stade Etoile Bleue de Marseille. A des moyens physiques exceptionnels et peut jouer à toutes les places.

Cot, 24 ans, 75 kilos, 1 m. 68, avant, troisième ligne. — Vite et adroit. A un excellent coup de pied et est un joueur de tête.

Quatrefage, 20 ans, 74 kilos, 1 m. 68, avant, troisième ligne. — A joué au Standard Club Toulousain. Suit bien et vite.

L'équipe que nous donnons ci-dessus ne fut pas celle qui joua la finale. Plusieurs équipiers, soldats coloniaux, étant partis pour le Maroc, l'équipe fut remaniée et les trois manquants Dussarat, Morot et Bernard remplacés par Cannedon, Casadamon et Vaquer.

La saison prochaine. L'Association Sportive Perpignanaise s'apprête, cette année, à se montrer digne des meilleurs teams de première série.

Malheureusement, les débuts sont pour Perpignan, plus que pour toute autre équipe, très difficiles; de nombreux soldats coloniaux sont, en effet, dans ses rangs, et sont très souvent obligés de s'expatrier; aussi, l'équipe est-elle difficile à mettre au point et il ne faut pas chercher ailleurs les causes d'un début de saison assez terne.

Les Perpignanais ont succombé le 8 octobre devant le Stade Toulousain qui réussit à marquer 19 points, alors que l'Association Sportive sauvait l'honneur avec un essai non transformé.

Le 15 octobre, rencontrant chez eux le Toulouse Employés Club, les joueurs cerdans s'assuraient une pénible victoire par 3 points à rien.

Il ne faudrait pas déduire de ces deux premières rencontres que nos champions de l'an dernier ont complètement dégénéré ; l'équipe a simplement besoin d'être mise au point et les joueurs de jouer un peu ensemble.

La saison prochaine, les Perpignanais rencontreront tous les grands clubs du Midi, et il est probable qu'une équipe du Sporting ira leur rendre visite encore cette année. Le Stadoceste Tarbais et le Stade Toulousain, avec qui ils ont une revanche à prendre, seront pour eux de terribles adversaires, mais les courageux champions feront tout pour vaincre; ils en sont capables.

L'équipe. Les joueurs de Perpignan possèdent d'excellentes qualités : l'équipe est très allante, les hommes adroits et vites. Les trois-quarts sont remarquables et reçoivent très bien la passe, ils possèdent, en général, une pointe de vitesse, ce qui est très appréciable.

Les avants, par contre, ne sont pas aussi parfaits que leurs co-équipiers, la mêlée n'est pas toujours très solide et se fait facilement enfoncer lorsque les adversaires ont du poids, néanmoins, individuellement, les joueurs sont bons et suivent le ballon.

Des demis il n'y a rien à dire, ce sont d'honnêtes joueurs qui tiennent leur place ; quant à l'arrière, il est excellent, et pourrait se trouver dans n'importe quelle équipe.

La principale qualité du team est une fougue toute méridionale, l'équipe joue vite et avec brio. Son style rappelle beaucoup celui du Sporting, mais, au rebours de l'équipe parisienne qui pratique un jeu d'avants, les Perpignanais font jouer principalement leurs lignes arrières.

Cette année, ou je me trompe fort, l'Association Sportive Perpignanaise fera parler d'elle. Le 22 octobre dernier ne vient-elle pas de triompher de Roman par 26 points à 6, ce qui est excellent étant donné la valeur des Romanais? Qui sait, si continuant la série de ses succès, elle ne débutera pas, pour sa première année, en première série, par un nouveau triomphe?

JEAN AUGER.

(1) Voir les nos 680 et suivants.

LE STADE TRIOMPHE DIFFICILEMENT

Le Stade Francais parvient à battre le S. C. U. F. par 11 points à 10.

Cadenat dégage.

Le fougueux capitaine du Sporting s'est emparé du ballon et, d'un coup de pied splendide, reporte le jeu dans les buts adverses.

La rencontre Sporting-Stade était attendue avec impatience ; venant après la difficile victoire que le S. C. U. F. remporta sur le Racing, on espérait y trouver quelques indices permettant de préjuger de la forme du Stade.

Les Champions de Paris étaient en général favoris et, dans la première mi-temps, semblèrent donner raison aux sportsmen qui voyaient en eux la meilleure équipe parisienne. Mais le club doyen trouvait dans la seconde mi-temps assez de sang-froid pour égaliser et prendre un avantage, très minime il est vrai, puisque les noirs et blancs succombaient par 10 points à 11 à leurs adversaires.

Il ne faut pas tirer de trop grandes conséquences de cette rencontre : les équipes ne sont pas encore au point ; on y est encore à la période où les nouveaux sont essayés.

J. A.

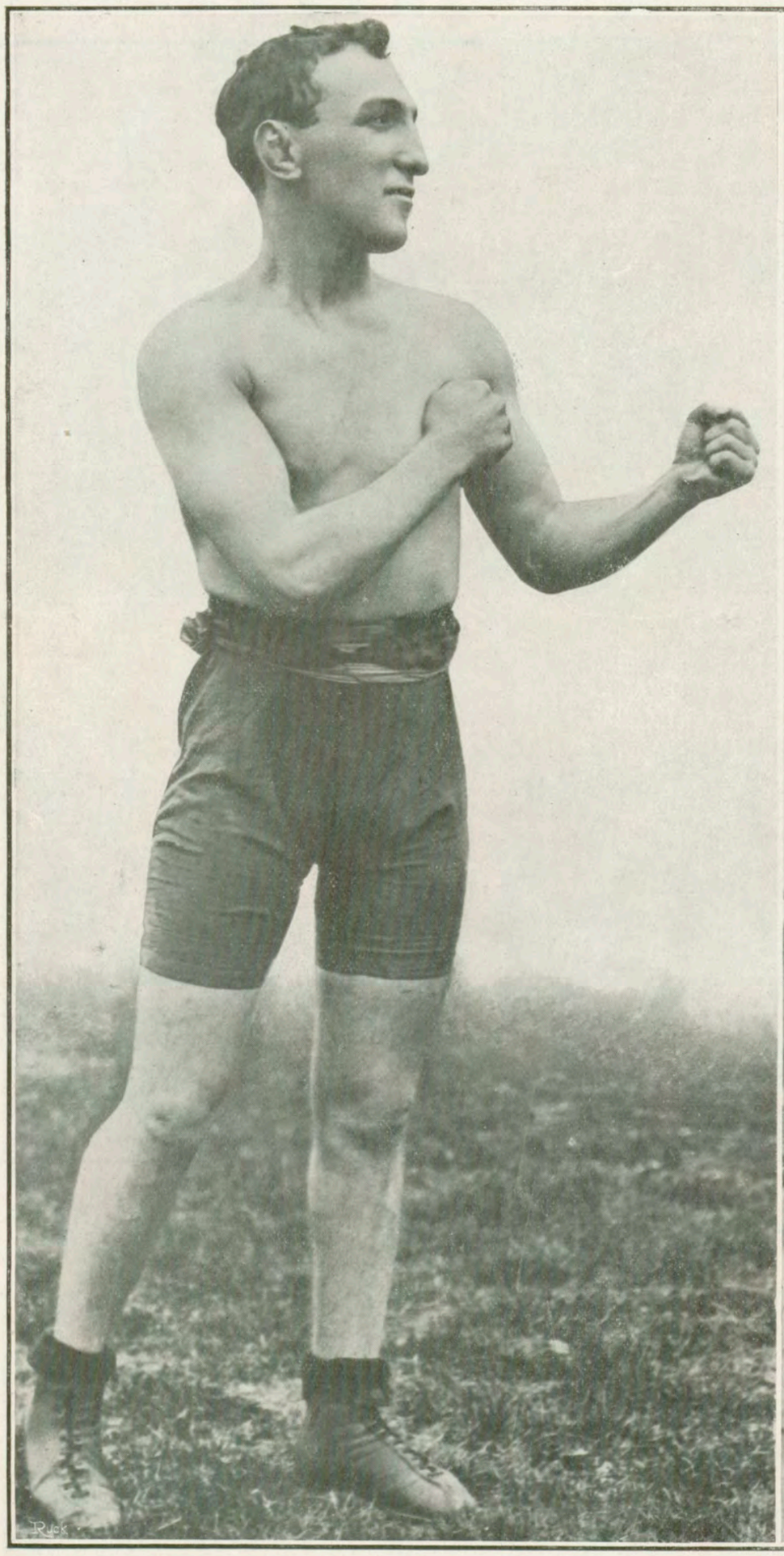
Une mêlée près de la touche.

Le jeu fut extrémement dur de part et d'autre, les avants du Sporting donnèrent courageusement et, avec leur fougue ordinaire, menacèrent souvent les buts du Stade qui fut souvent réduit à la défensive.

Une charge du Sporting. Plaques Lumière

Les avants du Sporting qui, pendant la première mi-temps, avaient dominé leurs adversaires, réussirent très souvent de brillantes charges. Les Stadistes ne se laissèrent d'ailleurs pas affoler et, jouant avec beaucoup de méthode, annihilèrent toutes les attaques adverses. Cadenat qui entraînait courageusement ses hommes, se dépensa beaucoup.

CARPENTIER CHAMPION D'EUROPE



Young Josephs.

Le champion d'Angleterre des welter-weisght n'a pu inquiéter un seul instant son adversaire qui le mit hors de combat au dixième round.

Georges Carpentier.

Carpentier a abattu Young Josephs par ses coups secs et puissants et l'a forcé à abandonner complètement épuisé et sans résistance.

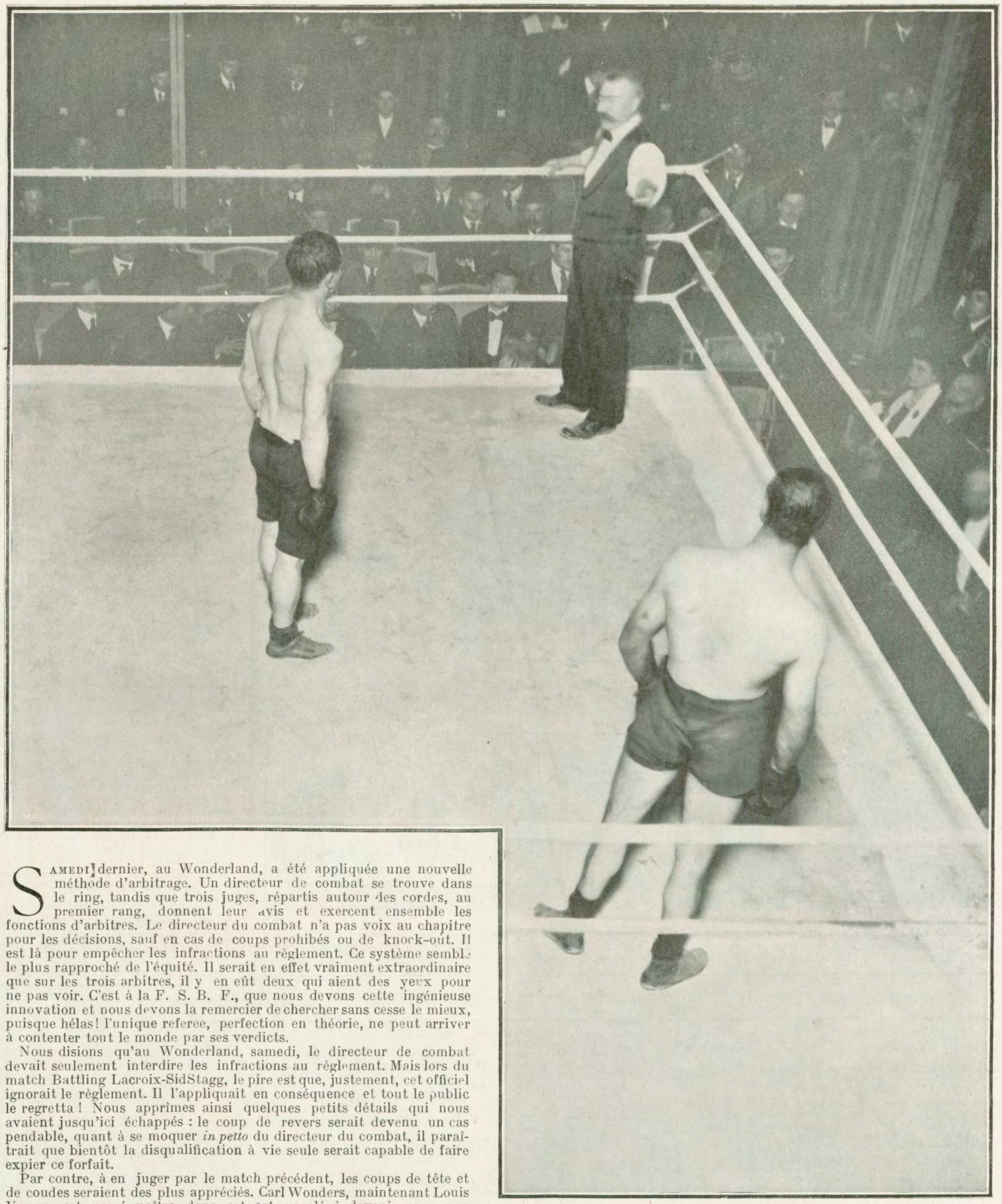
Lundi dernier marquera une date dans l'histoire de la boxe non seulement en France, mais en Angleterre. C'est la première fois qu'un boxeur français est devenu champion d'Europe en triomphant d'un champion anglais. Georges Carpentier en qui nous avions placé toute notre confiance a remporté une victoire mémorable. Nous connaissions sa valeur, nous savions combien il était scientifique et puissant, mais il avait contre lui un handicap terrible... et enviable, l'âge. Il n'a en effet que 17 ans et il faut avouer que la catégorie des poids mi-moyens où il se trouve n'est constituée que par des hommes faits. Young Josephs a neuf ans de plus que lui et possède une expérience du ring qui faisait craindre pour notre représentant. Celui-ci remédie au manque d'habitude (quoique son record soit déjà bien garni) par une merveilleuse compréhension, un instinct de la boxe qui tiennent du prodige. Il n'est pas exagéré de prétendre que Carpentier est un phénomène du noble sport, comme il ne s'en est peut-être jamais rencontré. Le voilà champion d'Europe.

Ce que fut la victoire de Carpentier ? Presque un cavalier seul. A aucun moment, il ne fut inquiété par son redoutable adversaire. Le harcelant sans cesse de ses coups puissants, il semblait à peine épousseté par les rares jabs que pouvait lui placer Young Josephs. Maintes fois il l'envoyait à terre et l'arbitre, l'inoubliable Corri, comptait les secondes avec la lenteur désespérante des referees anglais lorsqu'ils voient un de leurs compatriotes écroulés sur le ring. Peu importait à Carpentier ! Il se moquait de cette révoltante partialité, sachant qu'il serait maître de la situation quand il voudrait. Lorsqu'il se leva pour le dixième round, Joseph pouvait à peine se tenir debout et presque aussitôt, Carpentier l'abattait à ses pieds. L'Anglais n'avait pas perdu ses esprits et conservait une lueur : au lieu de rester les dix secondes à terre, il déclarait abandonner.

Et notre champion peut être plus fier de cet abandon, obtenu méthodiquement, que d'un knock-out qu'aurait pu lui valoir un coup de fortune.

J. M.

UNE DÉCISION INCROYABLE



SAMEDI dernier, au Wonderland, a été appliquée une nouvelle méthode d'arbitrage. Un directeur de combat se trouve dans le ring, tandis que trois juges, répartis autour des cordes, au premier rang, donnent leur avis et exercent ensemble les fonctions d'arbitres. Le directeur du combat n'a pas voix au chapitre pour les décisions, sauf en cas de coups prohibés ou de knock-out. Il est là pour empêcher les infractions au règlement. Ce système semble le plus rapproché de l'équité. Il serait en effet vraiment extraordinaire que sur les trois arbitres, il y en eût deux qui aient des yeux pour ne pas voir. C'est à la F. S. B. F., que nous devons cette ingénieuse innovation et nous devons la remercier de chercher sans cesse le mieux, puisque hélas! l'unique referee, perfection en théorie, ne peut arriver à contenter tout le monde par ses verdicts.

Nous disions qu'au Wonderland, samedi, le directeur de combat devait seulement interdire les infractions au règlement. Mais lors du match Battling Lacroix-SidStagg, le pire est que, justement, cet officiel ignorait le règlement. Il l'appliquait en conséquence et tout le public le regretta ! Nous apprîmes ainsi quelques petits détails qui nous avaient jusqu'ici échappés : le coup de revers serait devenu un cas pendable, quant à se moquer *in petto* du directeur du combat, il paraîtrait que bientôt la disqualification à vie seule serait capable de faire expier ce forfait.

Par contre, à en juger par le match précédent, les coups de tête et de coudes seraient des plus appréciés. Carl Wonders, maintenant Louis Verger, est passé maître dans cet art, appelé à devenir sous peu officiel.

Nos boxeurs se plaignent des arbitres anglais, je gage que les pugilistes d'Outre-Manche ne doivent pas avoir une meilleure opinion de nos directeurs de combat. Et certes ils n'ont pas tort ! Quant au public, il demande à ne pas voir terminer subrepticement un match sans aucune raison.

J. M.

Le directeur du combat disqualifie Sid Stagg.

Le match Battling Lacroix-Sid Stagg présentait un très vif intérêt, samedi, au Wonderland. La foule acclamait l'adresse de l'Anglais et le courage de Lacroix, qui semblait irrémédiablement battu, lorsque le directeur du combat disqualifiait, on ne sait pourquoi, l'excellent Sid Stagg.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Monument Chavez élevé dans la cour de l'Ecl rue Vioole de laet.

Au Salon de l'Automobile de Berlin, voici la voiture la plus vite du monde, couronnée de lauriers comme une impératrice.

Dans les bureaux du Petit Journal. *MM. Prevet et Desgrange ont distribué les prix de la course Paris-Brest.*

Monument élevé à Poillot aux environs de Chartres.

Un match de charité, mettait aux prises, à La Chapelle, l'Étoile des Deux Lacs, champion des Patronages et l'Association Sportive Française qui triompha par 4 buts à 2.

Le championnat du Cerceau a été gagné par le jeune Hemery.

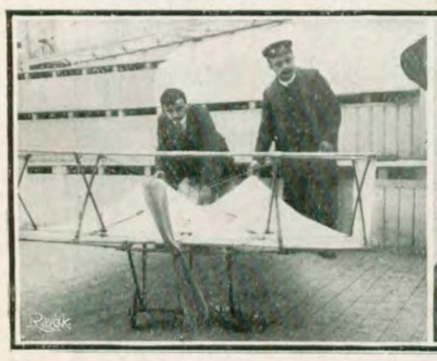
Laurentz gagne le championnat de tennis courts couverts.

L'aviateur américain Ely qui s'occupa d'aviation maritime, s'est tué à Macon en Amérique.

Après sa mort, de pieuses mains déposèrent l'aviateur Level sur sa couche funèbre et de nombreux camarades vinrent saluer sa dépouille.

La course cycliste Alençon-Caen-Alençon soit 200 kilomètres, est gagnée facilement par Sabatier.

Le tour d'Angers pédestre qui s'est disputé le 15 octobre, est revenu à Pouzette, un des meilleurs hommes de fond de la région.



Les appareils de sécurité pour aviateurs sont l'objet de nombreuses recherches, celui-ci est expérimenté à Reims.

Le lieutenant anglais Cammell auquel il sera élevé un monument.

Pierres séparant la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et le territoire de Moresnet.

Le Lasseur de Ransay vient de vaincre la malchance, réussissant sur son Blériot à passer les Apennins.

Principaux Résultats techniques du 16 au 22 Octobre

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 19 OCTOBRE. — Macon (Etats-Unis). — L'aviateur Ely capote et se tue.

VENDREDI 20 OCTOBRE. — Le Lasseur de Ransay franchit les Apennins.

ATHLÉTISME

SAMEDI 21 OCTOBRE. — Boxe. — Wonderland. — Criqui bat Kilenger qui abandonne à la seconde reprise.

Charlie Allum bat Carl Wonders, disqualifié au 7e round.

Baitling Lacroix bat Stagg disqualifié au 8e round.

Football rugby. — Colombes. — Le Stade Français bat le Sporting Club Universitaire de France par 11 points a 10.

Course à pied. — Marseille. — Match Bouin-Bouchard. — 1. Bouin 8 k. 588; 2. Bouchard à 2 tours.

Croix-Catelan-Roosevelt.—1. Arnaud, en 15 m. 44 s.; 2. Fremont.

CYCLISME

Vélodrome d'Hiver. — Handicap 1.500 mètres. — 1. Polledry; 2. Palutias; 3. Heller.

Prix des Abonnés (1 000 mètres). — 1. Hedspath; 2. Fournous; 3. Martin.

100 kilomètres derrière motocyclettes. — 1. Guignard, en 1 h. 28 m. 44 s. 1/5; 2. Bouhours; 3. Sérès; 4. Darragon.

HIPPISME

LUNDI 16 OCTOBRE. — *Prix du Ministère de l'Agriculture* (30.000 francs, 4.000 mètres). — 1. Icare (Lintauf), à M. Obry Rœderer; 2. Imbleville; 3. Ibex. — P. M. : gag., 19 fr. 50; pl., 27 fr. 50, 19 fr. 50, 44 fr. 50.

MARDI 17 OCTOBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Tancarville* (10.000 francs, 2.500 mètres). — 1. Berlandieri (Heath), à M. James Hennessy; 2. Horus; 3. Cambremer. — P. M. : gag., 96 francs; pl., 207 fr. 50, 71 fr. 50, 69 fr. 50.

MERCREDI 18 OCTOBRE. — *Prix Edgar Gillois* (20 000 francs, 2.000 mètres). — 1. Conti la Belle (Garner), à M. Franck Jay Gould; 2. Consols; 3. As d'Atout. — P. M. : gag., 278 francs; pl., 66 fr. 50, 41 francs.

JEUDI 19 OCTOBRE. — *Handicap d'octobre* (15.000 francs, 3.000 mètres.) — 1. La Grave (J. Reiff), à Auguste Merle; 2. Brou; 3. Coppelia. — P. M. : gag., 62 fr. 50, pl., 23 francs, 13 fr. 50

VENDREDI 20 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Perth* (20 000 francs, 2 500 mètres) — 1. Lahire (O'Neill), à M. M -K Vanderbilt; 2. Rire aux Larmes; 3. Matchless. — P M. : gag., 58 fr. 50. pl. 32 francs, 28 fr. 50.

SAMEDI 21 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix le Nageur* (10 000 francs, 4.000 mètres). — 1. Akbar II (A. Bates), à M. de Bellman; 2. Bercy ; 3. Roitelet IV. — P. M. : gag., 123 francs, pl., 38 fr. 50, 61 fr. 50.

DIMANCHE 22 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix du Cèdre* (25 000 francs, 2.200 mètres). — 1. Consols (Reiff), à M. le baron Gourgaud; 2. Matchless; 3. Grand Seigneur. — P. M. : gag., 54 francs; pl., 17 fr. 50 et 15 fr. 50.

Prix de la Forêt (30.000 francs, 1 600 mètres). — 1. Montrose II (O'Neill) et Pétulance (Garner), à M. Vanderbilt; 3. Corton II. — P. M. : gag., 14 fr. ; pl., 18 fr. 50 et 16 fr. 50.

LE MONDE ET LES SPORTS

TRAIN, l'énergique et courageux pilote, a enfin trouvé un constructeur. Bientôt Train sera en état de satisfaire les nombreux sportsmen qui s'intéressent à lui et nous verrons d'ici peu un nouvel appareil dont on dit le plus grand bien.

NOTRE Bouin national est absolument imbattable à l'heure actuelle, c'est l'avis des compétences. Il se trouve néanmoins un coureur étranger qui n'est pas de cet avis.

Le Finlandais Kolemaenen, champion d'Angleterre de 5 milles se fait fort de triompher du champion de France et lui lance défi sur défi.

Verrons-nous une rencontre Bouin-Kolemaenen ?

ENFIN nous l'avons, notre tournoi de lutte ! Après bien des déceptions et des vicissitudes, les sportsmen de la première heure sont parvenus à le mettre sur pied.

Il faut être juste, les organisateurs ont fait un véritable effort et ont changé la formule des réunions anciennes, formule jugée trop vieille et qui n'intéresse plus les spectateurs.

Le grand champion sera cette année notre vieille connaissance, Raoul de Rouen qui challengera tous les lutteurs étrangers.

AU Vélodrome d'Hiver, pour le début de la saison hivernale, Guignard vient de réussir un splendide exploit en triomphant dans la course de 100 kilomètres derrière moteur.

Il est juste d'ajouter que Guignard roule sur Continental ce qui explique que le sympathique coureur a triomphé relativement avec facilité.

UN brave garçon que l'on ne prendra plus à se faire dopper, c'est celui qui, dernièrement, triompha dans une épreuve de patinage à roulettes de longue haleine.

Ses soigneurs n'avaient rien trouvé de mieux que de lui administrer entre midi et six heures plusieurs dopping, dont le moindre était capable de tuer un cheval.

Aussi, lorsque, dix minutes avant la fin, le malheureux s'effondra, son manager eut-il un mot charmant : « Que voulez-vous que je fasse maintenant ? déclara-t-il, je ne puis lui donner que du vitriol. » Et en fait de dopping, ce fut avec force bourrades de coups de poings que ces gens énergiques le firent repartir ; L'histoire ajoute que notre héros fut malade, ce que je croirais volontiers.

TOUT sportsman doit posséder le *Bottin-Mondain* de 1912 qui contient une partie sportive très développée, une carte aérienne de France, une carte routière de la banlieue, l'indication des propriétaires d'aéroplanes, ballons, autos, écuries de course, yachts, et en outre, un article inédit de Georges Cain sur *Paris qui disparaît*. Envoyer 9 francs au *Bottin*, 1, rue de l'Université.

LES sports ont créé une mode nouvelle Mais ils ne sont véritablement chic, que pratiqués dans l'élégance qui leur convient.

Cette élégance, peu de tailleurs la comprennent, la saisissent aussi bien que Steinmetz, le tailleur culottier, 21, rue du Cirque, dont les connaisseurs apprécient le goût sûr et la coupe impeccable.

CE QU'IL FAUT LIRE

La Ruse, roman de Paul Adam, le volume 0 fr. 95 Librairie Pierre Lafitte et Cie

La Boxe, Collection Spors-Bibliothèque, le volume 6 fr, Librairie Pierre Lafitte et Cie

LES COURSES D'AUTOMNE

Colo Gaspard Corncob

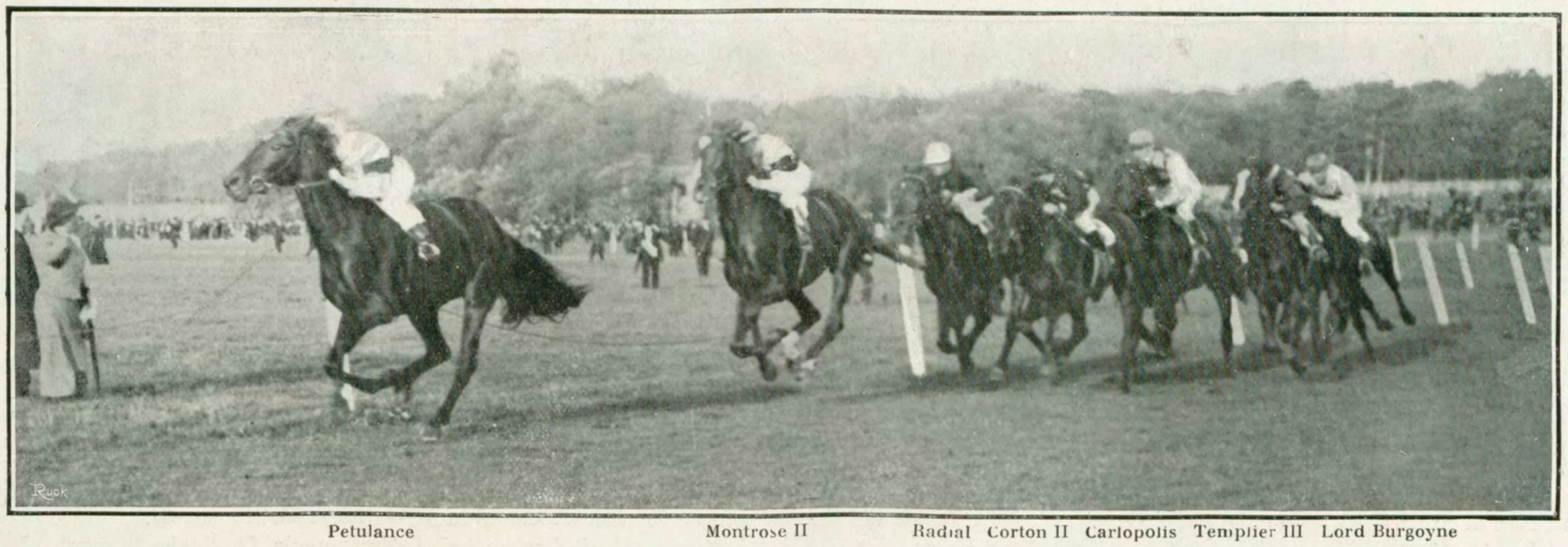
Le Prix de Saint-Germain (steeple, 3.500 m), Auteuil, 21 oct.

Sur le plat, Colo se détachait, mais ne pouvait résister à l'attaque de Corncob, qui l'emportait d'une longueur et demie. Gaspard, 3e.

Saint Potin Roitelet IV Bercy Akbar II

L'arrivée du Prix Le Nageur (haies, 4.000 mètres, 10.000 francs), Auteuil, 21 octobre.

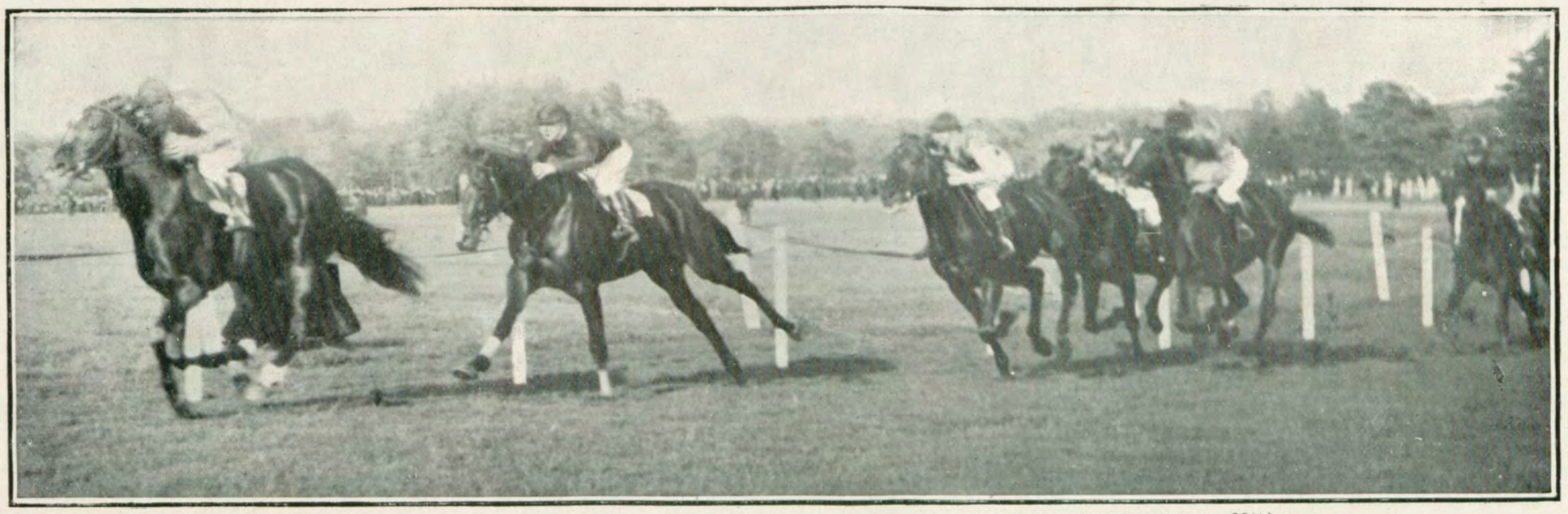
A la dernière haie, Monot, qui avait mené, très détaché jusque-là, était rejoint par Akbar II et culbutait. Akbar II l'emportait alors facilement de six longueurs sur Bercy; Roitelet IV, 3e, à deux longueurs.



Petulance Montrose II Radial Corton II Carlopolis Templier III Lord Burgoyne

Le Prix de la Forêt (1.600 mètres, 3.000 francs), Longchamp, 22 octobre.

Pétulance prenait la tête devant Montrose II. Dans la ligne droite, les deux Vanderbilt étaient maîtres de la situation et passaient le poteau dans la même foulée, faisant dead-heat; Corton II, 3e, à deux longueurs, devant Radial et Lord Burgoyne.

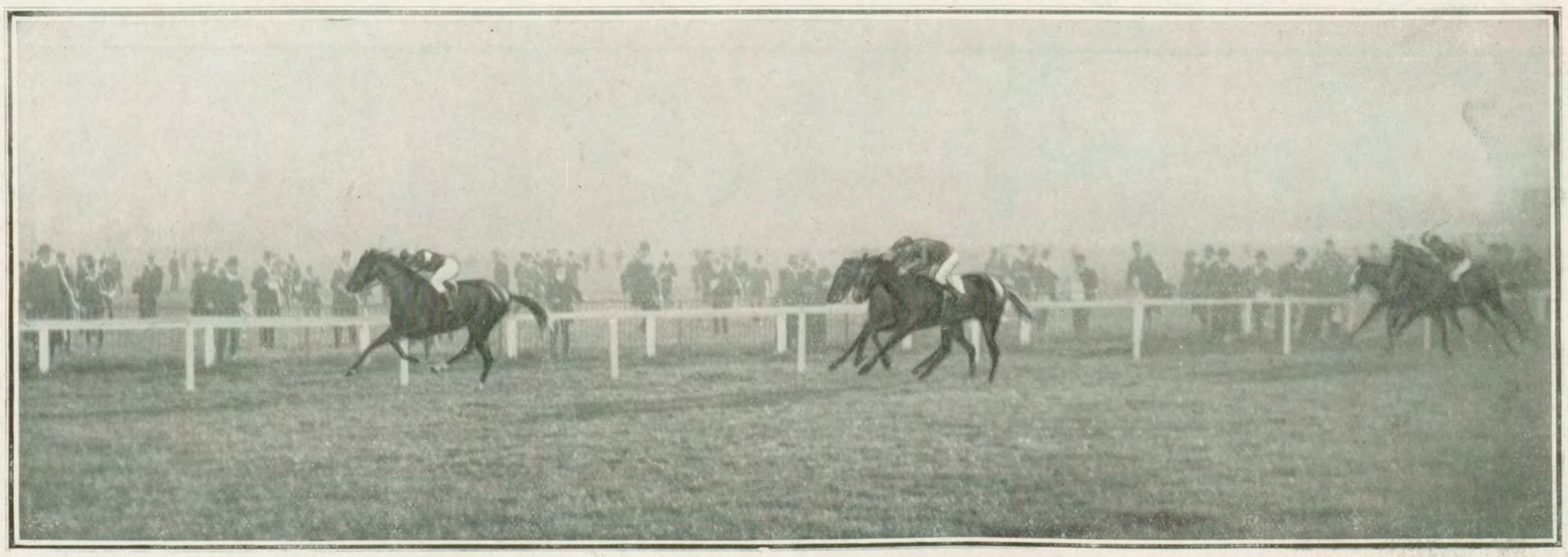


Consols Matchless Pire Tripolette Grand Seigneur Météore

Le Prix du Cèdre (2.200 mètres, 25.000 francs), Longchamp, 22 octobre.

Bibre menait devant Consols, Pire et Grand Seigneur. Dans la montée, Matchless se rapprochait. Consols passait en tête dans les tournants et résistait dans la ligne droite à l'effort de Matchless, qui finissait 2e à une tête; Grand Seigneur, 3e, devant Tripolette et Météore.

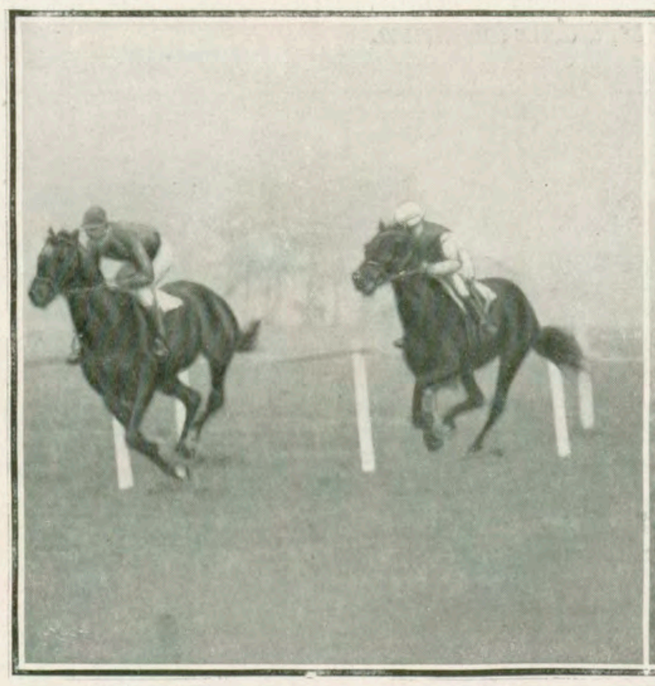
LES COURSES DE LA SEMAINE



Alcantara II As d'Atout Consols Ecaille II Conti la Belle

Le Prix Edgard Gillois (2.600 mètres, 20.000 francs), — Le Tremblay, 18 octobre.

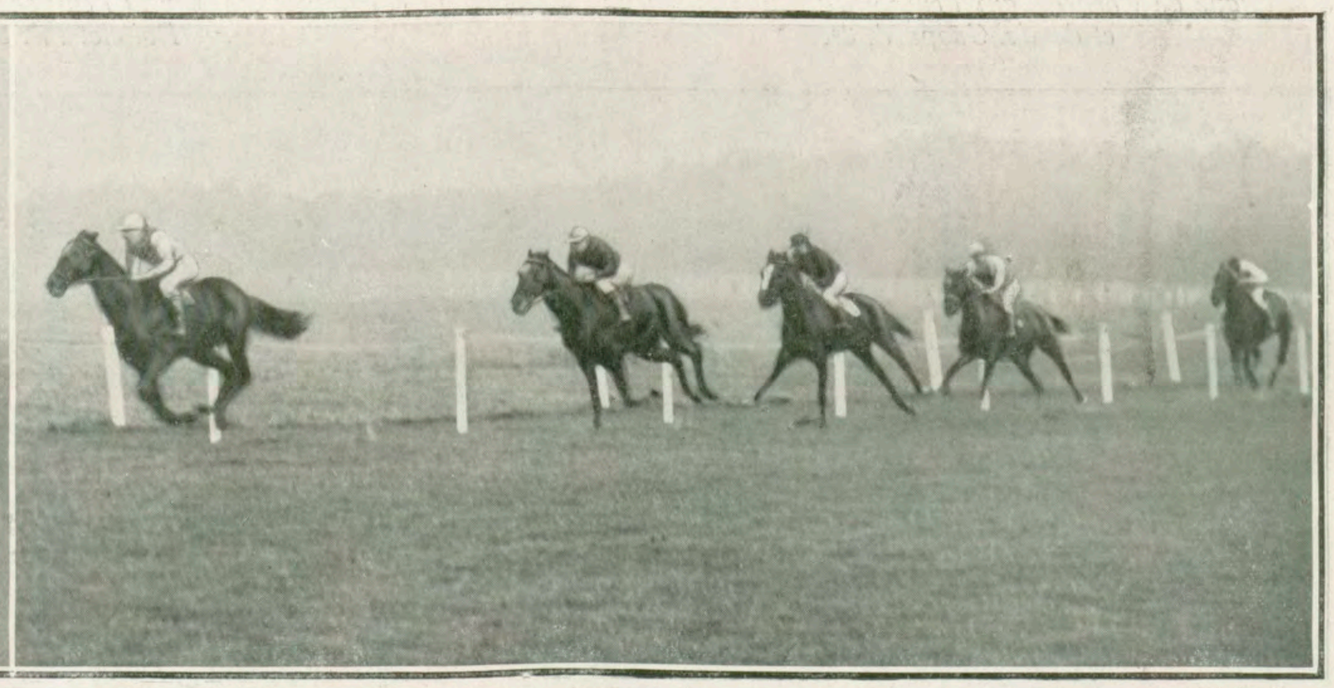
Alcantara II prenait le commandement devant As d'Atout, mais fléchissait dans le dernier tournant. Consols attaquait As d'Atout dans la ligne droite. A la distance survenait, Conti la Belle qui l'emportait de deux longueurs sur Consols ; As d'Atout, 3e.



Linois Hilda II

Le Prix de Senlis (3.000 mètres, 10.000 francs), Longchamp, 19 octobre.

Linois a mené devant Hilda II qui, malgré ses efforts, ne pouvait l'empêcher de gagner.



Brou Manzanarès La Grave Coppelia Le Sopha

Le Handicap d'octobre (3.000 mètres. 15.000 francs), — Longchamp, 19 octobre.

Brou a mené. En face, La Grave se plaçait derrière lui et Manzanarès. Le Sopha rétrogradait dans la descente. Dans la ligne droite, La Grave prenait l'avantage et l'emportait de deux longueurs sur Brou.

Rêveuse Lydie III Douvres Le Municipal

Le Prix Upas (1.900 mètres, 5.000 francs), — Maisons-Laffitte, 20 octobre.

Douvres, Le Municipal, Lydie III et Rêveuse s'élançaient en tête. Dans les tournants, Saint-Appia et Rêveuse étaient devant Le Municipal qui, dans la ligne droite, venait attaquer Saint-Appia. Douvres survenait et l'emportait d'une demi-longueur sur Le Municipal.

Rire aux Larmes Aloès III Lahire

Le Prix Perth (2.500 mètres, 20.000 fr.) Maisons-Laffitte, 20 octobre.

Lahire menait et conservait une encolure sur Rire aux Larmes.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Charles Guyot.